清前期中国与巴达维亚的帆船贸易

吴建雍

The junk trade between China and Batavia comprised the bulk of the Southeast Asian trade and made up an important part or the Sino—Dutch trade in the early Qing. This essay examines the rise and fall of Chinese junk trade,and discusses the Qing dynasty trade polices and their consequences,as well as the decline of the Dutch East India Company.

中国与巴达维亚(雅加达)的帆船贸易,既是清前期南洋贸易的主体,也是中荷通商的重要组成部分。一个多世纪,它经历了三个发展阶段。它的兴衰,反映了荷兰东印度公司对中国东南沿海地区帆船业由依靠、利用到排斥的过程;同时,也记录了中国商人和南洋华侨,在西方资本主义掀起的商战中,反抗霸权主义的斗争,以及他们对印尼经济发展做出的卓著贡献。

一

18 世纪前 30 年,被称为中荷间接贸易时期。此间,荷兰东印度公司不直接派船到中国口岸,而是依靠中国帆船来往于闽广和巴达维亚之间,完成进出口贸易。这种通商方式,客观上为刚刚弛禁后的中国海外贸易提供了难得的机会,使它继明末之后,涌现出了新高潮。然而,荷兰殖民者对南洋贸易的控制,又犹如海上的阴霾笼罩着它的前景。

中荷间接贸易实际上始于 1689 年,荷兰东印度公司于这一年放弃对华直接通商。这个决定的做出,有着具体的历史背景。

康熙二十二年(1683 年)夏六月,清朝统一了台湾。翌年九月初一日(1684 年 10 月 9 日),清政府颁发了康熙皇帝关于"开海贸易"的谕旨[①]。在西方诸国中"首请通市"的荷兰,为了进一步扩大对华贸易,于康熙二十五年(1686 年)第三次向中国派出了使节。根据《清实录》的记载,对荷使访华期间提出的请求,康熙只答应了两项。一是"定进贡限期,五年一次"(原为八年),一是"嗣后进贡,准由福建进路"[②]。实际上,荷兰使节文森特·帕特斯提出的请求远不止此。其中,更重要的还有:在中国建立一处永久性的贸易机构,免除或减轻对荷兰商船征收的捐税,在开放港口得与任何商人贸易。然而,同前两次使华一样,荷使未能如愿以偿。根据清政府的规定,只允许外商每年前来贸易,不准他们在非贸易期间滞留中国,更禁止外商设立永久性机构[③]。荷兰第三次使华的失败,使东印度公司扩大对华直接贸易的幻想熄灭了。

此外,17 世纪末叶,荷兰殖民者在爪哇岛不但遇到了范围广泛的伊斯兰教运动的抵抗,而且越来越深地卷入了爪哇王位继承战争[④]。巴达维亚的荷兰殖民当局,对战事应接不暇,日感财政拮据,能够用于对华贸易的资金持续减少。这也是荷兰东印度公司放弃了直接向中国派遣

船只的主要原因之一。

然而，更重要的原因还在于，清政府弛海禁后，中国东南沿海地区出海贸易的帆船迅速增多。例如，1868 年，抵达巴达维亚的福建帆船就有 8 只，另有 3 只来自中国的其他港口，总计 11 只[⑤]；比 17 世纪 20 年代巴达维亚中国帆船较多时期，增加了一倍。此后，中国人员和船货更是源源而来，有增无已。时任荷属东印度总督的威廉姆·范·奥特胡恩看准了这一良机，建议利用中国帆船供应荷兰人需求的中国商品，把原来驶往中国的公司船只转用于对孟加拉的贸易。他认为东印度公司的船只在中国水域的贸易，只能获得 45%的毛利；如果转向印度洋，赢利将会高得多。相反，依靠中国帆船向巴达维亚运销货物，运费则便宜得多。因为，中国的船工只是从携带货物的销售中挣得生活费用，无须付给他们工资。依据奥特胡恩的分析，荷兰东印度公司十七人理事会批准了这一方案[⑥]。

在中荷间接通商初期，福建、广东与巴达维亚间的帆船贸易达到了高峰。据统计，1691－1700 年间，平均每年有 11.5 只中国帆船到达巴达维亚；1711－1720 年间，年平均数增加到 13.6 只[⑦]。帆船贸易的发展，促进了中国东南沿海地区经济的恢复，更给巴达维亚带来了繁荣。仅以 1693 年巴达维亚的成交额为例，就足以说明中荷贸易规模的扩大。这一年，在中荷交易中，荷兰东印度公司售出了价值 194,891 银元(rixdollars)的胡椒、丁香和纺织品，中国商人售出了总计 109,923 银元的锌块、丝绸、纺织品、茶叶和瓷器等。就荷兰东印度公司而言，比它 1689 年最后一次驶往中国售出和购进的商品都要多。同样的，1694 年，抵达巴达维亚的中国帆船有 20 只之多，荷兰购得的中国商品远超过原来公司派往中国的 5 只船所能进口的[⑧]。

巴达维亚中荷贸易的特点，正如一些学者指出的那样，是“以货易货的间接贸易，避免使用现金”[⑨]。这种方式，对荷兰东印度公司极其有利。荷兰殖民者用他们垄断的廉价的热带产品香料、胡椒，换取中国的手工业品或土特产加工品，再转销欧洲，不仅可以获得高额利润，而且，避免了在支付中使用白银。据记载，这一时期，荷兰东印度公司在帆船贸易中的出超地位，持续了很长时间。18 世纪最初十年里，其贸易顺差额每年都达 100,000－500,000 盾[⑩]。由于是间接贸易，荷兰东印度公司还避免了在中国口岸缴纳关税。他们也不必为中国商人的赊购而担忧，可以随时凭单据向设在巴达维亚或万丹的华人机构支取现金。

尽管帆船贸易给荷兰东印度公司带来的方便条件和丰厚利润，令其他的西欧商人垂涎；可是，中国商人的利益却得不到保障。每当帆船贸易的发展，超过荷兰殖民贸易体系所能容纳的范围，就会横遭东印度公司的打击和摧残。荷属东印度总督颁布的贸易法令，经常是以损害中国商人的利益为前提。

在中荷间接贸易期间，中国商人与荷兰东印度公司发生最早的一次冲突是在 1694 年。这一年的 1 月 23 日，荷属东印度总督根据十七人理事会的指令，为了加强公司对茶叶和瓷器贸易的垄断，特别规定：“自即日起，凡利用返程船运送茶叶、瓷器者，要缴纳额外税。茶叶每磅课以 2.10 弗罗林(florin，即荷兰盾)，瓷器每磅课以 1 弗罗林”。这个规定，表面上，是针对回国的东印度公司职员的，似乎与中国商人无关。然而，只要考察一下茶叶和瓷器在巴达维亚的销路，就会发现，严重地威胁到中国商人和华侨的生计。据当时的估计，中国帆船每年向巴达维亚进口 1500 baly(重量单位，I baly 相当于 2 担)茶叶，荷兰东印度公司、本地居民和公司的职员、水手等各购三分之一。进口的瓷器总计有 500 baly，其中 300 baly 供给地方市场，100 baly 售给公司，另外 100 baly 售给公司个人。显然，有关个人托运茶叶、瓷器课以额外税的规定，势必会影响到相当一部分茶叶和瓷器的销路，给当时居住在巴达维亚的 200 余名茶贩和 200 名瓷器商

人，带来不堪设想的后果。而且，这是变相地限制中国货的进口。因此，引起中国商人和各界华侨人士的强烈反响。他们向巴达维亚当局递交了八封请愿书。

中国商人和华侨的抗议，迫使荷属东印度总督向十七人理事会递交了请求撤消"额加税"的信件。信中讲道：在这年贸易中，荷兰东印度公司从中国帆船购买的商品价值325,533盾，而它卖给中国商人的货物总值高达691,597盾（其中绝大部分都是当地的热带产品），相当于前者的2倍还要多，出超额为366,064盾。为了维持如此有利可图的中荷贸易，十七人理事会批准了总督的请求，撤消了有关"额加税"的规定⑪。

中荷间接贸易时期，荷兰东印度公司还采用垄断价格的手段，以牺牲中国商人的利益，赢得它在与其他西方国家竞争中的优势。从而，加剧了中荷矛盾，使巴达维亚贸易陷入危机。

18世纪初，由于荷兰殖民者对万丹胡椒收购的垄断，巴达维亚市场上的胡椒积压日多。当时，中国帆船商人是大宗胡椒的购买者。为了向他们倾销这些积压货，东印度公司适当地降了价；实际上，并未给公司带来任何损失。然而，却遭到了十七人理事会的指责。他们担心，这批价格较低的胡椒会被英国和其他欧洲国家的商人从中国买走，从而影响到荷兰在胡椒市场上的竞争力。为此，他们指令巴达维亚当局，将胡椒的最低价格定为每担（1担＝125磅）7.50 rixdollars，以后逐步增加到8或8.50rixdollars。事实上，1714年，胡椒的最低价格已增加到9.5rixdollars。翌年，十七人理事会又命令将最低价提到10 rixdollars⑫。

在抬高出口商品价格的同时，荷兰东印度公司还大幅度压低进口货物的价格。18世纪20年代，由于欧洲对中国茶叶的需求迅速增加，荷兰开始大规模购进茶叶。为了与西欧其他国家的竞争，巴达维亚当局千方百计地压低中国茶叶的价格。1717年3月2日，总督范·斯窝尔(Van Swol)和东印度评政院决定限定茶叶的收购价格。星罗茶（普通绿茶）定为每担40 rixdollars，特级绿茶每担60 rixdollars，一级武夷茶每担80 rixdollars，其余等级的武夷茶每担75、70、65或60 rixdollars不等。新规定的价格较以往茶价低得多。中国帆船商人一再申明，为了偿付租船费用，绿茶的价格每担不能低于60rixdollars。巴达维亚当局蛮横地威胁中国商人，声称如果他们认为价格不合理，可以将茶叶载回。出于无奈，有14只帆船的商人只好折本卖茶；但声言，他们今后再也不来巴达维亚了⑬。

从1718年到1721年，中国与巴达维亚间的帆船通商中断了。荷兰殖民者垄断进出口货物价格，使得中国商人无法再经营下去，是造成贸易中断的原因之一。然而，中国帆船停驶南洋，还有一个更直接的原因，那就是清政府有关"禁止商船往南洋等处贸易"谕旨的颁布。

康熙五十六年正月二十四日（1717年1月6日），因恐内地之米走私和商船滞留海外，清圣祖玄烨谕令："凡商船照旧东洋贸易外，其南洋吕宋、噶喇吧等处，不许商船前往贸易，于南澳等地方截住"⑭。

康熙的谕旨表明，他对当时中国帆船贸易的实际情况，并非真正了解。有关沿海商人走私粮食、贩卖船只的说法，更与事实相违。尽管他提出的"海防乃今日之第一要务"的思想，不乏"深思远虑"的一面。但是，他限制本国海外贸易发展的举措，却又与巩固海防大相径庭。正当中国商人在西方霸权主义的威逼下，为求生存而苦斗时，本国的封建政府却以种种禁令束缚起了他们的手脚，禁锢了东南沿海经济的活力，实为历史的悲剧。

1718年，中国帆船匿迹于南洋。巴达维亚当局欲派船只到广州购茶，又害怕遭到中国商人的报复。趁此机会，葡萄牙商人从澳门运来了茶叶。这批茶叶只能满足荷兰东印度公司定货量的一半，而且价格昂贵。此后，直到1723年清政府首先开放了广州与南洋的贸易，都是由葡商

从澳门运茶到巴达维亚。此间，荷兰东印度公司的贸易出现了赤字，1720 年和 1721 年的赤字分别为 30,000 和 160,000rixdollars[15]。

巴达维亚当局因为不满意葡萄牙商人索要的茶价，曾于 1719 年千方百计召回中国帆船商人。十七人理事会也一再敦促他们，要设法使中国商人重返巴达维亚。在给荷属东印度总督的信中，他们只是坚持不变胡椒和香料的最低价格，而不再提茶叶价格的问题。与此同时，居住在澳门的葡萄牙人却在设法从清帝那里得到永远禁止他的臣民前往巴达维亚贸易的许诺[16]，以使葡商与荷商的贸易能够持久进行下去。

清政府对南洋贸易的禁令，给沿海地区人民造成的损失是不能低估的，为澳门外籍商人提供的机遇又完全出乎葡萄牙殖民者的预料。正是在这期间，葡萄牙商人利用通商机会，在巴达维亚购买船只，迅速地扩大了澳门商船队的海运能力。澳门港脚商人把这个时期称为“令人兴奋的年代”。其实，葡萄牙商人买船资金的来源主要依靠广州商人的预垫资本。葡萄牙商船的货载，也必须靠中国商人提供。他们对中国商人收取的运费远高于对其本国商人所收的。特别是茶叶的运费，高达每担 9 pardaos。广州商人曾想迫使葡商将茶叶运费减到每担 4 pardaos，但是，未能成功。中国商人抱怨他们遭受的损失太大了，即使现在免费运他们的茶叶到巴达维亚，也难以弥补以前的亏损。一位葡萄牙人这样写道：“如果没有中国人的投资和货运业务，澳门港脚贸易的资金，最多只够装备两条船”[17]，充分说明了即使在禁南洋通商期间，中国商人也是巴达维亚贸易的主角。然而，本应该他们得到的利润，却被葡萄牙商人拿走了。

清政府对南洋贸易的弛禁是逐步进行的，经历了一个由非正式到正式的过程。

根据荷兰东印度公司信件的记载，1722 年 3 月 31 日，中国帆船又开始出现在巴达维亚。其中，有 2 只来自上海，3 只来自东京湾（北部湾的旧称），另有 2、3 只也将陆续抵港[18]。从船只的始发地和时间看，此时南洋贸易不可能弛禁。因而，这些帆船很可能是通过贿赂清朝官员，私自下海的。此外，荷属东印度总督范・兹瓦德科罗（van Zwaardecron）对中国商人重新实行招徕政策，也发挥了作用。当时，由于中国帆船的停驶，巴达维亚经济遭受的灾难性后果日加明显。例如，1719 年，当地税收欠缺 22,352rixdollars[19]。迫于这种情况，巴达维亚当局竭力吸引中国商人前来贸易。这也是中国帆船重新出现在南洋的原因之一。另据荷兰史料记载，1722—1724 年间，曾有 14 只上海帆船到达巴达维亚[20]。此间，上海港口并未弛禁南洋贸易。显然，它们也是私自出洋的。这说明，同历次海禁一样，禁令的实施是有限的；特别是随着时间的推移，人为的不合理的限制总难免暗中松动，并为禁令的解除创造着既成的事实。

广东弛禁南洋贸易要早于其他地区。可是，却未见有正式的诏书，只是从后来的闽浙总督上疏中才得以证实。根据现存史料判断，广东弛禁，只能在康熙去世（1722.12.20）之后，也就是说 1723 年抵达南洋的中国帆船才可能得到清政府的认可。这种认可反映了广东沿海地区商品经济的发展使海外贸易愈发不可禁止。据荷兰东印度公司档案记载，1723 年驶抵巴达维亚的中国帆船有 21 只，已超过禁海前每年平均 16 只的规模，说明巴达维亚中荷贸易确实恢复了正常经营。1724 年，则有 18 只中国帆船到达巴达维亚，其数量同样比实施禁令前要多[21]。

根据《清实录》的记载，厦门弛禁南洋贸易是在雍正五年（1727 年）。其时，刚赴任不久的福建总督高其倬上疏“请弛其禁”。兵部在议复中表示“应如所请”。最后，得到雍正的谕准[22]。这一谕旨的颁布，同时被视为清政府正式弛禁南洋贸易。雍正七年（1729 年），浙江地区也开放了对南洋的贸易。

二

中国与巴达维亚重新恢复通商之际，正值西欧各东印度公司在茶叶贸易上的竞争愈演愈烈之时。为了击败对手、垄断欧洲的茶叶市场，荷兰东印度公司加紧酝酿直接派船到广州，重新开始对华直接贸易。尽管这样的调整，在公司内部引起了很大的争议，特别是遭到了巴达维亚当局的消极抵制；可是，十七人理事会还是委托阿姆斯特丹商会，于 1728 年 12 月 3 日派遣 Coxhorn 号船驶往中国。这是 18 世纪以来，荷兰东印度公司从其本土派往中国的第一只船。以 Coxhorn 抵达广州为标志，中荷贸易进入了第二阶段，被称为直接贸易阶段。

其实，有关对华贸易政策的争论早在 18 世纪之初即开始了。当时，荷兰东印度公司的一些决策者就认为，以中国帆船为中介的对华贸易并非是理想的方式；因为，它违背了公司追求的目标——垄断亚洲贸易。在印度洋水域，荷兰东印度公司把各种禁运令、封港令强加于当地的港口，甚至规定只能用悬挂欧洲旗帜的船只载运货物。从而，使荷兰东印度公司的港脚贸易在这些地区迅速发展起来，压倒了当地的航运业。与此形成鲜明对照，他们却不得不对中国帆船签发安全通行证，依靠华商往来运输进出口货物[23]。这样的事，荷兰东印度公司自然不甘心永久为之。

1718 年，奥斯坦德东印度公司的船只出现在珠江口，开始向欧洲进口数额巨大的优质茶叶，加剧了西方国家之间的竞争，并促使荷兰东印度公司把直接对华贸易的设想提到了议事日程上。十七人理事会预感到，由于奥斯坦德公司的挤入，荷 兰在茶叶市场上拥有的份额将会急剧减少。1719 年，理事会指令巴达维亚当局，竭尽全力购买茶叶；并且，要他们派船赴广州购茶。荷兰东印度公司的决策者，试图用抢购的办法，破坏广州市场的供需平衡，并阻止其他公司购买茶叶。他们设想，中国茶叶生产对海外需求的满足是有限的；额外的大量购买，不会很快导致茶农扩大生产。因而，实现对欧洲茶叶市场的垄断是有可能的。

巴达维亚当局根据理事会的指令，投入大笔资金，尽其所能地把葡萄牙人运来的茶叶买走。然而，他们并未向广州派出任何船只。荷兰的作法，确实使茶叶充斥了欧洲市场。可是，出乎理事会的预料，奥斯坦德商人的竞争地位并未受到动摇。这是因为，他们海运速度快，投入成本低；而且，进口茶叶的质量好，赢得了广泛需求，特别是在英国，有很好的销路。相反，荷兰东印度公司大量买进的茶叶，质量远不如竞争对手的。结果，直到 1721 年年底，在阿姆斯特丹街头，依然可以看到小贩推车叫卖着这批茶叶。为了扭转被动局面，十七人理事会继续指令巴达维亚派船去广州，购买高质量的茶叶。然而，此时的巴达维亚在与印度通商中，已日感白银不足，更无力投资于广州贸易。因此，荷属东印度总督再次把理事会的指令束之高阁[24]。

荷兰东印度公司掀起商战，未能征服竞争对手；又尝试通过外交途径，达到取缔奥斯坦德公司的目的。它首先与英国东印度公司紧密合作。后者的一位叫做德奎尔的董事，甚至出席了荷兰东印度公司理事会的会议，商讨共同对付奥斯坦德公司的办法[25]。1726 年，荷兰、英国、普鲁士、法国结成同盟，联合向奥地利国王查理六世施加压力。1727 年，查理六世被迫允诺，将奥斯坦德公司的特许状吊销七年。1732 年，荷、英两国又以承认查理六世女儿的继位权为筹码，使奥地利国王最终解散了奥斯坦德公司[26]。

在奥斯坦德公司被吊销特许状期间，为了防止其他公司乘虚而入、顶替其位置，荷兰东印

度公司着手实施直接对华贸易的计划。十七人理事会于1727年做出决定，从荷兰直接派遣两只船驶往中国。

受委托派遣船只的阿姆斯特丹商会，在公司雇员中找不到对广州贸易有经验的人，只好聘用奥斯坦德公司的商人。其中，一位叫做简·德·琼厄的商人，曾两次前往广州做生意，这次被任命为荷兰商船的大班。

阿姆斯特丹商会派往中国的两只船是 Coxhorn 号和 Buuren 号。后者出发时突遇大雾，只好返航。Coxhorn 号船，450 吨位，是阿姆斯特丹船厂新造之船。它于 1728 年 12 月 5 日，从荷兰的泰瑟尔启航，船上人员共计 85 人，载有 300,000 盾银元。1729 年 8 月 12 日，Coxhorn 号到达广州。随后，荷兰商人与广东十三行的行商签定了第一个茶叶合同，规定一百天后交货。1730 年 1 月 7 日，载有 270,000 磅茶叶，570 件丝织品和大量瓷器的 Coxhorn 号离开了广州。当年 7 月 13 日，Coxhrn 号返回荷兰的泰瑟尔[27]。

据统计，Coxhorn 号进口的货物拍卖后，使公司获得纯利 325,000 盾。十七人理事会对这次直接对华贸易取得的成果，十分满意。1731—1735 年间，他们又相继组织了十一次荷兰与广州的直接通商。

有关这一时期荷兰直接对华贸易的进出口货值及其营利情况，荷兰史学家依据东印度公司的商会分类帐目、广州商馆财务帐、船舶载货清单等档案，做过详尽的统计。尽管其中缺少泽兰省商会所遣船只的情况，但从阿姆斯特丹商会经营的几次航行，已足可看出中荷直接贸易的规模及其创造的利润。为了与这一时期巴达维亚中荷贸易做比较，择其数字完整者，列表如下：

年分 船名	进口广州货值 fl.	在广州销货收入 fl.	在广州费用 fl.	购置返程货费用 fl.	返程货销售收入 fl.	毛利 fl.	装备船只费用 fl.	纯利 fl.	纯利与出口货值百分比 %
1729 coxhorn	307,451	308,496	22,549	284,902	708,968	424,066	77,044	324,473	106.4
1730 Duifje	257,394	257,968	22,462	234,932	545,839	310,907	76,269	212,176	82.6
1731 Coxhorn	570,522	572,364	45,589	524,933	1,143,442	618,509	149,805	423,115	74.6
1732 Knappenhof	609,212	609,767	46,590	562,622	1,237,515	674,893	185,769	442,534	73.0
1733 Voorduin	475,988	486,473	27,639	448,349	1,239,037	790,688	197,499	565,550	119.0
1734 Noor dowlf－shergen	304,449			304,450	752,693	448,243	(90,796)	357,448	117.6

这里需要补充说明的是，荷兰东印度公司在广州购置的返程货绝大部分是茶叶。就一般情况而言，茶叶约占货价总值的百分之八十，瓷器约占百分之十几，药材等杂货占百分之几[29]。

在中荷直接通商期间，中国东南沿海地区与巴达维亚之间的帆船贸易，不但没有停止，反而获得了进一步的发展。

这个时期，由于闽广地区经济的发展，下洋的民间商船有增无已。例如，“雍正五年(1727年)十月以后，六年(1728年)三月以前，共船二十一只由厦门出口”[30]。待到下一个贸易季度，雍正六年(1728年)十二月至七年(1729年)三月，从厦门贩洋的船只又增加到25只[31]。这表明厦门与南洋已形成了定期的通商，正如《厦门志》所记载的那样：“服贾者，以贩海为利薮，视汪洋巨浸如衽席”。“外至吕宋、苏禄、实力、噶喇吧，冬去夏回，一年一次”[32]。同样，粤海关的“本港船”下洋次数也不断增多。据记载，雍正九年(1731年)，共有20余只船从外洋归来 。这些出洋帆船中，驶往巴达维亚的当占有相当一部分。

巴达维亚中荷通商的继续发展，与茶叶贸易的繁荣也有着直接的关系。荷兰东印度公司在派遣船只驶华的同时，并未放弃在巴达维亚大量购买中国茶叶。1728年3月，正当阿姆斯特丹商会在紧张筹备航行中国时，十七人理事会继续指令荷属东印度总督和评政院在巴达维亚不限数量地购进茶叶[34]。

根据东印度公司档案材料的记载，这个时期，由于中国帆船频频抵达巴达维亚，茶叶价格呈下降趋势。1723年，武夷茶每磅35斯梯弗(Stuiver，等于1/20盾或5荷兰分)；至1825—1730年间，每磅降至24—28斯梯弗。随着价格的下降，荷兰东印度公司购买的茶叶也一季多于一季。1725年，公司购买的茶叶为130,000磅；至1730年，增加到1,2000,000磅。仅只5年，就增加了将近9倍[35]。

有关当时巴达维亚茶叶生意兴隆的景象，还可以从其他国家商人的记载中找到佐证。例如，1730年夏天，英国东印度公司船队在前往中国途中，曾在巴达维亚短暂停泊。据公司大班詹姆斯·奈什所记载，港内还有来自中国舟山、厦门和广州的20只帆船，运来了25,000担茶叶。据其推测，当地只需要5,500担，其余将被运往欧洲。这在当时要算是最大的一笔茶叶生意了[36]。他的估算较之上面提到的数字又翻了一番。很可能奈什把荷兰港脚贸易所需要的茶叶、以及东印度公司职员、水手个人所购茶叶也统计在内了。如果加上这两项，他提供的数字同样是可信的。

巴达维亚中荷通商的继续发展，更与当地经济对中国帆船贸易的依赖有着不可分割的关系。时任荷兰东印度评政院评议员的威泽布兰德·布洛姆，是帆船贸易的著名拥护者，他反对以任何方式用公司的船进行对华贸易。在辩论中，他用翔实的数字材料，论述了巴达维亚经济对帆船贸易的依存关系。尽管他的长篇发言被认为是公司内部一个极端的代表，但对当时政策的形成具有重要影响。据他统计，在巴达维亚，每年公司卖给中国帆船商人的货物总计5,550,000磅。其中，有3,000,000磅胡椒，1,000,000磅锡，500,000磅铅，1,000,000磅苏木，以及50,000磅紫胶。如果用公司的船向中国运输这些货物，需要145呎标准船7只，装备时间需9个月。通过销售上述货物，公司可收入565,523盾，纯利为380,538盾。其利润率由17世纪末的45%上升到当时的67.25%。此外，每年公司从销售热带产品、港口税以及税款承包中还可收入700,000盾。除了公司的生意外，巴达维亚当地华侨经营的商店，也向帆船商人出售本地产品，其货值每年可达1,200,000rixdollars。中国帆船商人之所以能购买这么多货物，全靠他们运来大批茶叶卖给公司。据他所说，1732年中国帆船运来的茶叶有3,740,000磅。由此，布洛姆得出结论，如果帆船贸易中断，将会给巴达维亚的经济造成不可设想的损失。他还以清政府禁南洋贸易为例，说明这种损失早在那时就被证实过[37]。不管布洛姆的动机如何，他提供的事实，至少披露了中国帆船贸易何以未曾受到中荷直接通商的影响、反而依然长足发展的一个重要原因。

三

根据荷兰史学家的习惯说法，把1735—1756年，视为中荷贸易的第三阶段，称作“巴达维亚管理下的中国贸易”；1757—1794年，被视为第四个阶段，也称作“直接贸易”[38]。这种划分方法，从荷兰东印度公司角度看，也许是必要的；就中国帆船贸易而言，实无本质意义。

实际上，自1735年，荷兰东印度公司第三次变更经营方式以后，就确立了荷兰——巴达维亚——中国的三角贸易体系。这种方式，一直延续到东印度公司的中止。

在上述第二阶段中，东印度公司直接从荷兰派船到中国贸易，刚刚进行了五年，就引起了鹿特丹等商会的批评。因为，根据这种方式，东印度公司的商船从荷兰驶往广州时，中途不在巴达维亚停留，主要依靠从其国内运载白银，赴华购货。这是东印度公司主要股东所不能长期容忍的。

1734年，十七人理事会决定，停止从荷兰派船到中国，改由巴达维亚当局统一经营对华贸易。具体办法是：每年从巴达维亚向中国派遣3—4只公司的船，在广州贸易结束后，直接返回荷兰。翌年，再从荷兰出发，每只船载有300,000盾银元，其他装载欧洲货物。它们不再直抵广州，而是先行驶往巴达维亚；将欧洲货物卸下，代之以印尼当地出产的锡、胡椒、苏木以及其他热带产品。然后，再驶往广州，用销售这些货物的所得，购置茶叶等货。其中的锡、铅等金属和木材是作为压舱货运往广州的，可以用来换取瓷器、锌块等赢利高的返程压舱货。此外，巴达维亚当局还可派一只船驶华，专门购买荷属殖民地所需货物。

显然，这种经营方式，不但减少了荷兰的白银输出，而且，使东印度公司垄断了中国贸易的全过程。然而，它却意味着，以前由中国帆船商人承担的闽广——巴达维亚的那部分贸易，将逐渐被东印度公司所取代。

荷兰殖民当局标榜，由它统一经营对华贸易，是为了比较以巴达维亚为中介的荷中贸易和中国——巴达维亚帆船贸易的利弊，并表示要继续鼓励帆船贸易。可实际上，中国商人越来越受到东印度公司的排斥。两种形式贸易的并存，是不可能长久的。

首先，这两种形式的贸易，都依靠印尼的热带产品做为购买茶叶的资金来源。在分配这些产品时，矛盾是不可避免的。出于对中国帆船贸易的依赖，起初，巴达维亚当局对派往广州的公司船只所载香料，有一定的数量限制。然而，随着公司在广州贸易规模的扩大，印尼热带产品的输入也急剧增加。最初，公司船只每年运销广州的胡椒约为50万磅；但在1740年代间，每年增加到150—200万磅；1750年代间，甚至达到300万磅。运销广州的锡，也不断增加[39]。而以前，这些商品主要是由中国帆船进口广州的。

1740年，这种形式的贸易才进行了五年，荷兰殖民当局就在巴达维亚制造了骇人听闻的“红溪惨案”，大约有一万多名中国人惨遭屠杀。这一事件的爆发，并非是偶然的。

研究荷兰史的学者，大多将1740年作为荷兰海上霸国由盛至衰的转折点[40]。它与荷兰殖民者在巴达维亚血腥摧残华侨经济的发生年代，竟如此一致。这只能说明，“红溪事件”是与荷兰殖民帝国面临着经济衰退的大背景相关连的。中国帆船贸易和华侨经济，虽然造就了巴达维亚的繁荣，却逃不脱成为殖民者摆脱经济危机的牺牲品的厄运。

“红溪事件”表明，巴达维亚当局已将中国帆船商人视为竞争中的主要对手。在这场浩劫

中,经营帆船贸易的主要商人或惨遭杀害,或被流放,巴达维亚的中国商人组织和基础设施被破坏殆尽。东印度公司用暴力手段达到了他们在正常的竞争中,难以实现的目的。

“红溪事件”后,因荷属殖民地毕竟离不开中国日用品的供给,也因清朝闽广地方官员出于对沿海民间生计的考虑、大多反对禁止南洋贸易[41],中国与巴达维亚间的帆船往来又悄然恢复。但是,经此浩劫的帆船贸易,并未获得转机;相反,在荷兰东印度公司变本加厉的控制下,其衰微之势已不可逆转。

就中荷贸易的主要商品茶叶而言,“红溪事件”后,东印度公司已取得了对它的垄断权。此前,1731 年—1740 年,东印度公司直接从广州出口的茶叶,平均每年价值 135,335rixdollars;中国帆船商人运销巴达维亚的茶叶,每年平均价值为 149,023rixdollars。两者大体持平,后者还略高些。但在 1741 年—1750 年间,东印度公司直接经营的茶叶,每年平均价值猛增至 249,702rixdollars,将近此前的两倍。而中国帆船商人经销的茶叶,每年平均价值降至 16,347rixdollars,仅为原来的九分之一[42]。

如前所述,中国商人运销的茶叶,主要售给巴达维亚的荷 兰私商和东印度公司雇员。但从 1740 年代中期,这一领域,也受到了东印度公司垄断权的染指。1747 年,巴达维亚当局专门派遣了三只公司的船到广州,为公司个人购买 15,000 担(1,875,000 磅)茶叶,运往荷兰。公司的船只还承担为私商从广州向巴达维亚运输茶叶,在 1746 年时,运费减到了每担只有 1rixdollars,也就是说降到了与中国帆船运费相等的水平,致使中国帆船失去了一向具有的运输成本低的优势[43]。

此间,巴达维亚当局对中国帆船所征税也在不断提高。尽管,在浩劫后,殖民当局为了招徕中国商人,曾暂时将税收免去 20%。1746 年,为了简化征税手续,又仿照 1644 年的办法,根据船只大小和始发港口,课以固定税。但仅三年后,殖民当局就以中国帆船不再需要特殊对待为由,将原来进口税额提高了一倍,详见下表:

单位:rixdollars

税额 / 始发港年份 / 船类	厦门		广州		宁波	
	1746	1749	1746	1749	1746	1749
大船	550	1100	750	1500	900	1800
小船	420	840	700	1400	750	1500

正是由于上述诸原因,至 1750 年代,中国商人在巴达维亚经营的茶叶贸易已无法维持下去。这意味着帆船贸易与欧洲市场关系的中断,巴达维亚的中国商人,不再是欧洲所需茶叶的供应者。

1756 年,荷兰东印度公司十七人理事会,根据主要股东的要求,决定重新由荷兰公司总部经营中荷贸易。为此,专门成立了中国委员会,负责处理具体问题。这类委员会的设立,在荷兰东印度公司的历史上,仅此一次,充分表现了公司对中国贸易的重视。中国委员会的经营,一直延续到 1795 年,即公司中止的那一年。

其实,这一阶段与前一阶段,在对华贸易方式上并无任何区别;不同的是,在三角贸易的循

环中，原来起点在巴达维亚，现在在荷兰。即是说，东印度公司总部取代了殖民当局对贸易的控制，旨在消除荷属殖民地财政上的弊端，增强公司的竞争实力。

东印度公司中国委员会在1756年底，向中国派出了两只商船（只有一只到达中国）；此后，逐渐增加到每年派出3—4只，每只船的吨位在850－1150吨之间[45]。同前一阶段一样，这些商船除装载一部分银元（30,000盾/只），还须中途在巴达维亚停泊，装载热带产品。在1760年代，巴达维亚产品在荷兰输入广州的商品中已占二分之一。有的年分，甚至要更多些。例如，1765年，东印度公司向中国运销的货物，来自荷兰的（以白银为主）价值1,013,038盾；来自巴达维亚的，高达1,152,592盾[46]。此外，巴达维亚当局还利用一切机会，派船将积压货物运到中国倾销，以解决对华贸易资金不足的问题。

对待中国帆船商人，东印度公司继续采取霸权主义政策，明文规定：中国商人向巴达维亚只能运销那些公司所不经营的商品[47]。在这样的规定下，中国帆船只能运载中草药、地方用瓷器，以及诸如草帽之类的小商品。加之，传统的返程货也被东印度公司所垄断。帆船商人窘迫到几乎连租船费都缴纳不起的地步，失去了对巴达维亚贸易的兴趣。1776年，荷兰殖民当局抱怨道，已有好几年未见到中国帆船了[48]。

从中国帆船赴巴达维亚的只数变化趋势看，“红溪事件”后，即已由原来的年均16只锐减到8只以下；至1770－1780年代间，又减至每年平均4—5只。而且，在这一时期，又以厦门帆船居多。1771—1780年间，甚至已没有来自广州和宁波的船[49]。这是因为，其时，殖民当局只允许厦门帆船搭载新来者（前往巴达维亚的华工）。帆船商人为了完纳关税和租船费，往往超载乘客，以求多挣些搭载钱。据1754年的记载，来自厦门的7只帆船，竟载有4608名乘客[50]。这说明，在巴达维亚帆船贸易的后期，即使是帆船较多的年分，也并非表明贸易的规模，只不过反映了中国福建地区向东南亚移民的状况。

十八世纪后期，中国与巴达维亚间的帆船贸易，还受到了荷兰和英国争夺海上霸权的影响。

早在十八世纪中叶，荷兰作为海上霸主的地位已开始动摇。其原因是多方面的，诸如国内工业的不前，航海技术、造船业的渐渐落后[51]。在亚洲贸易中，英国东印度公司以及自由商人与荷兰东印度公司展开了激烈的角逐，并逐渐取得上风，也是荷兰海上帝国衰落的一个重要原因。

荷兰在欧亚贸易中的地位，是靠它垄断了相当大的一部分茶叶生意维系着。相当长的一个时期，由于英国对茶叶所征进口税高达106％—127％[52]，茶叶售价远高于其他欧洲国家。例如，一磅武夷茶在荷兰的售价为1盾，在英国的售价却高达3盾[53]。由此造成的向英国的茶叶走私，不可遏止。英国的茶叶竟有三分之二是通过走私渠道得到的。其中，荷兰东印度公司在茶叶走私中起着主要角色的作用，尽管它是通过私商具体实施的。

1784年，英国通过了“减税法令”，将茶叶税降至12.5％。从而，迅速提高了英国东印度公司在茶叶贸易中的竞争实力。这无疑对荷兰是一个沉重的打击。与此同时，英国东印度公司还利用港脚商人向中国运销产于印度的棉花、鸦片等，筹措它购买中国货的资金，在对华贸易中占据了首位。

其实，为了寻找更多的东南亚当地产品，以代替白银向中国的输入，早在七年战争（1756—1763）后，英国港脚商人的势力便已由马德拉斯和加尔各答，扩展至亚齐、廖内、吉打和瓜拉雪兰莪。在荷兰东印度公司的排挤下，中国帆船商人，也开始在婆罗洲的东南海岸和苏门答腊等

地，与新到达那里的英国商人贸易，以取得胡椒和锡，而不再驶往巴达维亚。1776 年，荷兰殖民当局发现，有 10,000 担马来半岛所产锡，没有经过荷兰东印度公司的渠道，流入广州。与此同时，又有 18,000 担锡运至厦门。上述两项，大体相当于荷兰东印度公司一年所销售锡的总量。为此，巴达维亚当局派遣船只，在中国帆船必须经过的邦加海峡巡逻，以拦截中国商人[54]。

中国商人为了躲避荷兰殖民者的压迫，在东南亚的其他港口寻求新的发展，充分证明了中国帆船贸易的强大生命力。然而，等待着中国商人的命运，却是另一个新崛起的海上霸国的威胁。

---

①②⑭《清圣祖实录》卷 116，卷 127，卷 271。

③参见 John · E · Wills,Jr Embassies and Illusions,P161—164。

④梅 · 加 · 李克莱弗斯《印度尼西亚史》，第 112—119 页。

⑤⑥⑦⑧⑩⑪⑲㊲㊹㊾㊿54Blusse Leonard,Strange Company:Chinese Settlers,Mestizo Women and the Dutch in V. O. C Batavia P122,P123－124,P123－124,P124,P130,P124－126,P133,P135－136,P142,P146,P146,P148。

⑨布罗代尔《15 至 18 世纪的物质文明、经济和资本主义》，第 243 页。

⑫⑬⑮⑯⑱㉑㉕㉟㊱㊴㊸K · Glamann Dutch－Asiatic Trade,1620－1740 P216,P216－217,P217－218,P127,P218,P219,P223,P220. P235,P243,P240。

⑰⑳George · Bryan · Souza The Survival of Empire,P135。

㉒《清世宗实录》卷 54。

㉓K · N · Chaudhuri The Trading World of Asia and the English East India Compny,P199－200。

㉔㉖㉘㉙㉞㊳㊻53C · J · A · Jorg Porcelain and the Dutch China Trade,P20、322,P21,P207－208,P217,P21,P15－45,P39,P39.

㉗㊺J · R · Bruijn ed. Dutch－Asiatic shipping in the 17th and 18th Centuries Vol. 2,P404－405, Vol. 3、P296－297,vol,3.

㉚㉛㉝《宫中档雍正朝奏折》卷 11，卷 12，卷 20。

㉜《厦门志》卷 15。

㊵Jonathan · I · Israel Dutch Primacy in World Trade,1585－1740,P399.

㊶《清朝文献通考》卷 297，《史料旬刊》第 22 期。

㊷根据 Strange Company P137 和 Porcelain and the Dutch China Tnade P217－218 提供的数字，计算而出。

㊼V. O. C. 4542,Ietter from China Committee to G. G and R. R,10 Oct、1759。

㊽V. O. C4414,Letter from Batavia to Canton,20,June 1776。

51Boxer Dutch Merchants and Mariners in Asia,1602－1795,I, P88－89。

52马士《东印度公司对华贸易编年史》（第 1、2 卷）区宗华中译本，P436－437。